Beilage zu Nr. 131 des Bremer Handelsblattes.

Handel von Montevideo im Jahre 1853.

Obgleich sich nach der September-Revolution, die die Niederlegung der Präsidentur seitens Don Francisco Giro und die Wahl eines provisorischen Gouvernements zur Folge hatte, zu Anfang sämmtliche Chefs der verschiedenen Departements des Innern sich jenem provisorischen Gouvernement unterwarfen, so scheint dies doch nur dadurch veranlaßt zu sein, daß diejenigen Chefs, welche der Oppositionspartei angehörten, nicht Zeit gehabt hatten, einen Widerstand vorzubereiten und eine Gegenrevolution zu bewirken. Es währte daher nicht lange, bis sich an verschiedenen Punkten im Innern bewaffnete Haufen von Insurgenten sammelten. Das prov. Gouvernement mußte aufs Neue Truppen nach dem Innern senden, die Wahlen mußten suspendirt werden und seit 2 Monaten dauert nun schon ein erbitterter Bürgerkrieg mit abwechselndem Glück der Waffen des provisorischen Gouvernements und der der Insurgenten.

Nach den letzten Nachrichten aus der Campagne war es dem Colonel Flores, Mitglied des prov. Gouvernements und Chef der Forcen in der Campagne, gelungen, den Hauptführer der Oppositionspartei, Lucas Morino, zu vernichten. Wenn gleich nun die große Majorität der Bevölkerung im Innern für den Frieden ist, und es nur auf dem Wege des Zwanges den Anführern der Insurgenten gelingt, Truppen zu sammeln, so sind doch keine Aussichten für eine baldige gänzliche Wiederherstellung des Friedens im Innern vorhanden, bis sich nicht eine oder die andere der sich bekämpfenden Parteien gänzlich wird aufgerieben haben; da diese täglich stattfindenden Guerillas zu keinem Resultate führen, und den Insurgenten bei der höchst unbedeutenden Bevölkerung der Campagne zu viel Gelegenheit dargeboten ist, selbst nach einer erlittenen Niederlage, sich für einige Zeit zu verbergen, um binnen Kurzem wiederum auf einem andern Punkte ihre Erscheinung zu machen.

Das Land wird inzwischen dadurch gänzlich ruinirt, alles Vertrauen ist verschwunden, Handel und Wandel sind bereits seit Monaten paralisirt, die Auswanderung der Fremden nach Buenos Ayres nimmt immer mehr zu (seit ca. 5 Monaten sind zwischen 15,000 bis 20,000 Seelen von Montevideo nach B. Ayres ausgewandert) und alles Aufblühen dieser Republik, wovon sich während des zweijährigen Friedens bereits viele Spuren zeigten, wird im Keime erstickt. Nur wenn sich die jetzt allgemein im Umlauf befindenden Gerüchte von einer bewaffneten Intervention seitens Brasiliens verwirklichen, kann diese Republik vor einem gänzlichen Ruin geschützt werden.

Nach dem October-Tractat vom Jahre 1851 ist Brasilien verpflichtet, mit seiner Macht und seinem Einfluß den Frieden in dieser Republik zu garantiren. Auf der andern Seite kann es dem Brasil. Gouvernement nicht conveniren, in diesem nächsten Nachbarstaate (der Sicherheit seiner eigenen Provinz Rio Grande wegen) fortwährende Revolutionen zu haben. Die Moderatos beider Parteien sehen die Wohlthat einer solchen Intervention ein und wünschen dieselbe. Sämmtliche Fremde sehen darin eine Garantie für ihre Sicherheit und für ihr Eigenthum.

Es heißt, Brasilien wird eine hinreichende Force theils zu Lande, theils zu Wasser senden, um Montevideo und die Hauptpunkte der Campagne zu besetzen und auf diese Weise die Ruhe wiederum herzustellen, die Wahlen zu überwachen und nach stattgefundener freier Wahl eines neuen Gouvernements, dieses mit seinem Gelde zu unterstützen und zu beschützen.

Schon die Gewißheit einer solchen Intervention würde einen wohlthätigen Einfluß auf das Geschäft hier ausüben, das Vertrauen würde zurückkehren, und bei dem natürlichen Reichthum dieser Länder würden einige Jahre dauernden Friedens hinreichen, um ein neues Aufblühen zu bewirken, Emigration nach hier zu ziehen und somit durch vermehrte Bevölkerung durch fremde Elemente eine positive Garantie für einen stabilen Frieden zu erzeugen.

An eine Consolidirung der enormen Staatsschuld dieser Republik, die auf ca. 80 Millionen Doll. angeschlagen wird, und die durch die Ereignisse in den letzten Monaten nur noch vermehrt worden ist, kann natürlich unter bestehenden Verhältnissen nicht gedacht werden.

Die Zollhausrenten wurden vor einigen Monaten an eine Societät fremder Kaufleute verkauft, die dem Gouvernement eine gewisse monatliche Einnahme von 130,000 Doll. garantirte. Dieser Contract ist indeß durch den inzwischen ausgebrochenen Civilkrieg annullirt worden und jene Societät administrirt jetzt auf Ersuchen des Gouvernements die Zollhausrenten für Rechnung der Regierung, bis der Friede wiederum eintritt und dann jener Contract aufs Neue Kraft erhält.

Das Geschäft in Importen war im Allgemeinen während der ersten 6 Monate des verflossenen Jahres lebhaft, da die politischen Wirren in der Provinz Buenos Ayres, die Belagerung und Blokade jener Stadt, das ganze Geschäft für die argentinische Conföderation hier in Montevideo concentrirte. Nachdem jedoch jene Wirren beseitigt, floß der Verkehr bald wieder in sein natürliches Bett zurück und seit der hier im Juli stattgefundenen Revolution ist dasselbe auf hiesigem Platze stets im Abnehmen gewesen und nun schon seit 2 Monaten gänzlich paralisirt. Nur einige Artikel der nothwendigsten Bedürfnisse als Mehl, Bauholz, Salz, Wein, Spirituosen, behaupten sich auf einem hohen Standpunkte, theils der geringen Zufuhren wegen, theils der in Buenos Ayres bezahlten sehr hohen Preise halber. In Manufacturen findet augenblicklich fast gar kein Umsatz statt. Die Läger sind jedoch sehr unbedeutend, da in letzterer Zeit alle Zufuhren nach Buenos Ayres weiter gingen, und der Mangel an Auswahl wird sich bei wiederum eintretender Frage sehr fühlbar zeigen.

Die Exportationen waren ebenfalls in den ersten 6 Monaten des verflossenen Jahres sehr bedeutend, da fast sämmtliche Produkte der Provinz Buenos Ayres sowie von Entrerios, Corrientes und Paraguay in Folge der Hemmung des Verkehrs mit Buenos Ayres nach hier gebracht und von hier aus verschifft worden. Nachdem jedoch der Friede in Buenos Ayres wieder hergestellt, hörte diese Zufuhr mit Ausnahme von einigen wenigen Produkten, die jetzt noch von Corrientes und Entrerios nach hier gebracht werden, auf, und die Produktion dieser Republik ist bis dato seit dem letzten Kriege noch so gering, daß kein namhafter Export stattfinden kann.

Der Verkehr mit Paraguay wird jetzt fast ausschließlich mit Buenos Ayres betrieben.

Im Laufe des letzten Jahres sind im Ganzen 43 Schiffe unter Hanseatischer Flagge angekommen, davon

	Tonnengehalt	Mannschaft
13 Schiffe unter Bremer Flagge	2541	148
28 " " Hamburg. "	4422	287
2 " " Lübecker "	495	23
43 Schiffe	7458	458

Die Commerzlast ist bei dieser Angabe wie hier gebräuchlich, nur zu 2 Tons angenommen.

Jene 13 Bremer Schiffe arrivirten wie folgt:

4 Schiffe	von Cadix	mit Salz,
3 "	" Entrerios	" Producten,
3 "	" Brasilien	" assort. Ladungen,
1 "	" Newyork	" Holz,
1 "	" Bremen	" assort. Ladung,
1 "	" Liverpool	" do. do.
13 Schiffe.		

Abgegangen sind im verflossenen Jahre folgende Schiffe unter Hanseatischen Flaggen:

	Tonnengehalt	Mannschaft
14 Schiffe unter Bremer Flagge	2745	157
28 " " Hamburg. "	4420	289
2 " " Lübecker "	495	23
44 Schiffe	7660	469

Die 14 Bremer Schiffe hatten folgende Bestimmung:

3 Schiffe	nach Entrerios	mit Salz,
2 "	" Buenos Ayres	" Theil der eingeführten Ladung.
1 "	" Bremen	nach beendigter Reparatur nachdem es von Rio-Grande kommend, hier eingelaufen war.
2 "	" Falmouth	mit Producten,
1 "	" Havana	" Fleisch,
3 "	" Brasilien	" Ballast,
2 "	" Antwerpen	" Producten,
14 Schiffe.		

Von Hamburg trafen 38 assortirte Ladungen ein.

Die von Bremen direct eingetroffene Ladung pr. Schr. Brg. Marie Anna bestand in Folgendem:

7 Kisten Cigarren, 1157 Fuß Bretter, 2000 Legesteine, 520 Demyohns und 1000 Kisten und Körbe Genever, 20 Piepen Genever, 65 Kst. Eisen- und kurze Waaren, 3 Fässer, 42 Kisten und 8 Ballen Kaufmannsgüter, 1 Piano.

Da von jenen oben genannten 38 Ladungen nur ein Theil hier gelöscht worden ist und der Rest mit den Schiffen nach Buenos Ayres weiter ging, unsere Zollbehörden jedoch keine Rigister über das hier nicht Gelöschte führen, so kann ich nur den Gesammtbestand jener Ladungen angeben.

Amidam 192 Kst., 2263 Gebd.; Bandwaaren 13 Kst.; Blutegel 72 Kübel; Butter 69 Kübel, 3 Kst.; Bier 240 Fässer; Cement 477 Fässer; Cigarren 41 Kst.; Demyohns 1390 St.; Droguerien 248 Kst., 44 Geb.; Eau de Cologne 57 Kst.; Eisenwaaren 281 Kisten, 23 Fässer; Essig 400 Demyohns, 10 Fässer; Fensterglas 218 Kst.; Firniß 15 Kst.; Mahahoni-Fourniere 22 Kst.; Farbewaaren 493 Kisten, 240 Fäßchen; Genever 54,276 Demyohns, 16,288 Körbe, 30216 Kst.; Glaswaaren 739 Kisten; Graupen 1140 Demyohns, 200 Kst., 49 Fässer; Guitarren 11 Kst.; Heeringe 80 Körbe; Holz 9567 Bohlen, 11,795 Bretter; Kaufmannsgüter ohne nähere Bezeichnung 3336 Kst., 371 Ballen, 540 Bunde; Käse 425 Kst.; Kurze Waaren 24 Kst.; Leder 42 Kst.; Liqueure 15 Piepen, 735 Kisten; Lichte (Stearin) 398 Kst.; Manufacturwaaren 164 Kst., 42 Ball.; Mehl 1050 Fässer; Mineralwasser 65 Kst.; Mahagoniholz 83 Blöcke; Mobilien 535 Kst.; Papier 67 Kst., 240 Ball.; Pech 6 Kst.; Pianos 60 Kisten; Parfümerien 111 Kst.; Reis 70 Fss.; Schinken 8 Kst.; Sackleinen 12 Ballen; Salz 300 Fanegas, 120 Sack; Sämereien 16 Kst., 65 Demyohns;

Schuhe 10 Kst.; Segeltuch 330 St.; Seidenwaaren 19 Kst.; Seife 33 Kst.; Spiegel 32 Kst.; Spiegelglas 4 Kst.; Spielkarten 237 Kst.; Spielwaaren 339 Kst.; Spriet 96 Piepen, 400 Kst., 1100 Demyohns, 78 Körbe, 36 Fässer; Steinkohlen 351 Last, 611 Tons; Stockfisch 6032 St., 305 Kst.; Thee 75 Kst.; Theer 553 Fässer; Tauwerk 477 Rollen; Waffen 23 Kst.; Wein 69 Piepen, 431 Kst., 1092 Körbe; Wollenwaaren 424 Kst., 80 Ballen; Zündwaaren 372 Kst.; Zinkplatten 24 Kst., 94 Fässer; Zucker 156 Fässer, 12 Kst.; Leinöl 33 Kst.; Porzellainwaaren 25 Kisten; Tabak 7 Kst., 2 Fässer; Musik-Instrumente 23 Kst.; Kristallwaaren 185 Kisten. —

Den Werth dieser Importen auch nur approximativ anzugeben, bin ich nicht im Stande, da derartige Dates noch immer nicht im Zollhause zu erlangen sind, da die laut Dekret des Gouvernements ernannte Commission zur Einsammlung statistischer Tabellen durch die inzwischen eingetretenen Unruhen in ihren Arbeiten gestört und bis dato noch keine Aufgaben publicirt hat. Ich füge nun noch einige Haupt-Importen im verflossenen Jahre hinzu, wobei jedoch zu bemerken ist, daß solches die Manifeste sämmtlicher angekommenen Schiffe begreift, von deren Ladungen jedoch manche ganz und andere theilweise nach Buenos Ayres weiter gegangen sind.

Mehl 110,084 Fässer, 315 Säcke. Reis 10,814 Fss., 10,996 Sck. Steinkohlen 13,123 Tons. Salz 117,704 Fanegas. Zucker 5867 Kisten, 44,767 Fss., 472 Sck. Wein 17,013 Pipen, 16,989 Kst., 12,129 Oxhoft, 2,364 Kb. Spirituosen 5,607 Pieven, 42,797 Kst., 1,754 Keller, 68,902 Demohns, 22,032 Kb., 8,683 Fss., 5,508 Garrafones. Holz 2,676,408 Fuß, 3,272 Balken, 21,954 Bohlen, 7,174 Planken, 18,931 St., 154,962 Bretter. Tabak 14,271 Rell., 108 Kst. Oel 90 Demyohns, 15,656 Krüge, 2,435 Kst., 1,842 Fss.

Nach Bremen direct ist von hier aus im verflossenen Jahre nichts exportirt worden. Die sämmtlichen Exporten von hieraus im letzten Jahre bestehen in Folgendem:

Exportation von Montevideo im Jahr 1853.

Bestimmung	Trockene Ochs- und Kuhhäute	Trockene Pferdehäute	Gesalzene Ochs- und Kuhhäute	Gesalzene Pferdehäute	Talg Piep.	Wolle Ball.	Pferdehaare Ball.	Schaffelle Bll.	Schaffelle St.	Jerked Beef.
England ...	37895	111762	99213	84540	1602	2135	973	80	19732	—
Antwerpen .	124678	629	7311	3021	—	31	26	—	—	—
Frankreich. .	117259	21358	12104	865	63	760	538	4	25440	—
Ver. Staaten	188846	600	13230	4205	55	1576	280	—	6086	—
Marseille u. Genua ...	146515	33957	31549	10247	132	1526	279	35	42120	—
Spanien ...	70002	230	—	—	—	—	—	—	—	—
Brasilien ...	530	200	—	—	171	—	—	—	—	23514
Havana ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17155
	685725	174031	163407	102878	2023	6028	2096	119	93378	40669

Da bis Dato die Saladeros hieselbst wegen Mangel an Vieh nicht gearbeitet haben, so haben wir von hier aus nur Jerked Beef exportiren können, welches in kleinen Fahrzeugen von Entrerios und hier transportirt wurde.

Jetzt beginnt ein Saladero zu arbeiten, und hat derselbe Contrakte für sämmtliches Fleisch, welches derselbe im Jannar und Februar liefern kann, abgeschlossen.

Die Exportation von Entrerios mit Seeschiffen, die hier nur wegen Ordres vorkommen, ist jetzt bedeutend; es sind im verflossenen Jahre von dort direct exportirt.

Nach	Trockene Ochsen- u. Kuh-Häute	Trockene Pferde-Häute	Gesalzene Ochsen- u. Kuh-Häute	Gesalzene Pferde-Häute	Talg Piepen	Wolle Ball.	Pferdehaare Ball.	Jerked Beef.
England	7,531	1,300	61,818	11,683	528	45	105	2,400
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	30,602
Havana	—	—	—	—	—	—	—	21,698
Trinidad de Cuba	—	—	—	—	—	—	—	4,356
	7,531	1,300	61,818	11,683	528	45	105	59,056

Die Verbesserung des Geldwesens in Niederländisch Indien.

Die Verbesserung des Geldwesens in Niederländisch Indien bildet gegenwärtig einen Gegenstand der Berathung der holländischen Kammern.

Während der niederländische Silbergulden auch dort gesetzliches Umlaufmittel ist, besteht dasselbe in Wirklichkeit nur aus Kupfer und aus Papier (Recepisse, Scheine der Regierung) welches nur in Kupfer umtauschbar ist. Durch den großen Gewinn verlockt, welcher mit der Ausgabe von Kupfermünze zu einem Nennwerthe, weit höher als der des Metalles, verbunden war, hat die indische Regierung alles Maß und Ziel überschritten und die Handels-Maatschappy überströmte seit einer Reihe von Jahren diese Kolonien mit Kupfer-Duiten. Man verlor dabei außer Augen, daß der Umlauf von Kupfermünze zu höherem als dem Metallwerthe nur dann möglich ist, wenn sie den Charakter von Scheidemünze behält, d. h. als Zahlmittel für die Bruchtheile dient, welche in der bestehenden Münze aus edlem Metall nicht ausgeglichen werden können. Wird bei der Ausgabe von Kupfermünzen dieses Bedürfniß überschritten, wird sie, wozu sie gar nicht geeignet ist, zum allgemeinen Umlaufsmittel erhoben, so hat sie die Wirkung des Papiergeldes, welches alle bessere Münze aus dem Verkehre hinausgedrängt. In den Niederlanden wurde vor der Ummünzung das neue gute Silbergeld durch das alte schlechte vom inländischen Verkehre ausgeschlossen, in Indien wurde das Silbergeld aus dem Umlauf gedrängt durch die maßlose Ausgabe von hoch taxirter Kupfermünze.

Die Nachtheile solchen Zustandes sind einleuchtend. Aller Geldverkehr, das ganze Creditwesen, insoweit letzteres nicht ganz unmöglich gemacht wird, beruht auf einer unsichern Grundlage, alle Werthe sind großen Schwankungen unterworfen, Handel und Industrie werden erdrückt durch die Gefahr, welche das Münzwesen den Capitalien bereitet, der ausländische Handel wird von Zufällen abhängig. Hiezu kömmt in Indien noch, daß, um die weitere Werthverminderung von Kupfer zu verhüten, die Einfuhr der Duiten von den Außenbesitzungen von Java und Madura verboten ist!

Es ist daher kein Wunder, daß endlich die Noth zu den Maßregeln treibt, welche der Verstand schon längst hätte hervorrufen müssen, wäre dieser Verstand eben nicht gerade das gewesen, was seit Jahrzehnten in der niederländischen Finanzverwaltung am meisten fehlte.

Die Regierung hat nun vorgeschlagen, daß die Kupfermünzen und die Recepissen künftig durch Silberumlauf ersetzt werden sollen, eine Summe von 10 Millionen ausgenommen, welche sie als ein Bedürfniß des innern Verkehrs bezeichnet, die aber mit Recht noch als zu groß betrachtet wird.

Die Summe der gegenwärtig in Umlauf befindlichen Duiten wird auf 21 Millionen, die der Duiten im Depot auf 18 Mill. Gulden geschätzt und der Betrag der ausgegebenen Recepisse übersteigt 24 Mill. Gulden.

Die in Umlauf befindlichen Duiten und Recepisse, werden nach Abzug der 10 Millionen, welche im Umlauf belassen werden sollen, ca. 36 Millionen Gulden betragen, welche ehrenwertherweise nach dem Einlösungsprojekt zu ihrem vollen Nennwerth in Silber eingelöst werden sollen; da der Metallwerth der im Depot befindlichen und einzuziehenden Münzen auf 16½ Millionen geschätzt wird, so ist das von Holland dieser Reform zu bringende Opfer auf etwas über 19 Millionen anzuschlagen.

Da die einzuziehende Kupfermünze wahrscheinlich zum großen Theil auf den europäischen Metallmarkt erscheinen würde, so wäre die Ausführung des Einlösungsplanes wahrscheinlich der Anlaß zu großen Preisschwankungen des Kupfers.

Officielle Erlasse, den Handel, die Schifffahrt u. s. w. betr.

Belgien.

Schifffahrtsverkehr mit Rußland.

Der „Moniteur belge" enthält mit Bezug auf den Art. 5 des Handels- und Schifffahrts-Vertrages mit Rußland, vom 14. Febr. 1850, zwei gleichlautende, vom 11. März d. J. datirte und resp. von dem belgischen Minister des Auswärtigen und dem hiesigen russischen Gesandten unterzeichnete Declaration des Inhalts, daß sowohl belgische als russische Schiffe bei der Einfuhr der Produkte des Bodens oder der Industrie der beiden Länder in die gegenseitigen Häfen auch dann noch die stipulirten Begünstigungen für diese Waaren genießen sollen, wenn sie in einem Zwischenhafen einlaufen, sei es um Ordre einzuholen, oder um zu löschen und zu laden, während in dem erwähnten Artikel des gedachten Vertrags die directe Einfuhr (mit Ausnahme des erwiesenen gezwungenen Einlaufens in einen Zwischenhafen) als Bedingung der Begünstigung festgesetzt war, und bedarf es für das erwähnte Einlaufen keiner Certificate.

Dänemark.

Schiffe, welche den kriegführenden Mächten gehörende Munition führen.

Das Finanz-Ministerium hat unter dem 24. März der Oeresund und Zollkammer-Direction mitgetheilt, daß während des Krieges, der wahrscheinlich zwischen Rußland und England-Frankreich bevorsteht, in Uebereinstimmung mit dem, was in früheren Kriegsfällen befolgt worden ist, bei der Behandlung von Schiffen, welche Munition, Waffen, Armatur, Provisionen oder andere Kriegsbedürfnisse, den kriegführenden Mächten zugehörend, geladen haben, im Sunde und in den Belten folgende Regeln beobachtet werden sollen, nämlich:

1. Munition, Waffen, Armatur, Provisionen oder andere Kriegsbedürfnisse, in Kriegsschiffen, sind frei vom Zolle, und die Schiffe von jeder Abgabe.
2. Eben dies gilt für Transport-Schiffe unter Convoi eines dieselbe Flagge führenden Kriegsschiffes oder Flotte.
3. Handelsschiffe dagegen, die zum Transport von obgenannten Artikeln befrachtet sind, sind nicht frei vom Zolle, außer auf geschehene Vorstellung der beikommenden Regierung und eine darnach, zufolge allerhöchster Resolution, gegebene specielle Freiodre, welche jedoch solche Schiffe nur, was den Sundzoll angehet, befreiet, während Feuergelder und Clarirungskosten erlegt werden müssen.

Rechtsfälle.

Urtheil des Königl. Handelsgerichts zu Cöln vom 29. Decbr. 1853, in Sachen der Handlung W. Thom & L. Guffanti in Cöln, contra Schlesische Feuer-Versicherungsgesellschaft in Breslau.

Durch Akt des Gerichtsvollziehers Frz. Happel in Cöln vom 19. Oct. l. J., hatte die Klägerin die Beklagte vor das hiesige Handelsgericht zur Audienz vom 21. näml. M. abladen lassen, um verurtheilt zu werden, der Klägerin den Betrag von 650 Thlr. als Versicherungssumme des am 28. Sept. l. J. Abends 6 Uhr bei der verklagten Gesellschaft für die Reise von Hull nach Rotterdam und von Rotterdam nach Cöln laut General-Police vom 14. Juni l. J. versicherten, und bei dem Untergange des Schiffes Camerton im Meere versunkenen Ballens Wollengarn Nr. 471/16 im Gewichte von 450 Kilo, welchen Betrag die Beklagte ohne rechtlichen Grund zu zahlen sich weigere, mit Zinsen und Kosten zu zahlen.

In der Audienz vom 10. Novbr. l. J. verlangte die Beklagte von der Klägerin vor Allem den durch den §. 13 der allg. Polizebedingungen vorgeschriebenen Nachweis des Unfalls und der Verladung.

Durch Urtheil vom besagten Tage gab das Handelsgericht der Klägerin auf

1) durch ein amtliches Protokoll nachzuweisen, daß das Schiff Camerton auf der Reise von Hull nach Rotterdam gegen Ende Septbt. l. J. im Meere untergegangen sei;
2) durch Manifest des Schiffers, Verladungsschein, Oktroi- oder Krahnen-Register zu beweisen, daß der fragl. Ballen Wollengarn, bezeichnet mit der Nr. 471/46, wiegend 450 Kilo, und versichert für die Summe von Thlr. 650 zur Zeit des Unglücksfalles wirklich in dem besagten Fahrzeuge verladen gewesen sei.

Zur Beibringung dieser Beweise wurde die Audienz vom 24. Novbr. l. J. bestimmt. In der Audienz vom 15. l. M. Decbr., in welcher die Sache nach einigen den Parteien bewilligten Vertagungen wieder zur Verhandlung kam, überreichte der Bevollmächtigte der Klägerin ein am 24. Sept. l. J. ausgestelltes Connossement und eine Ausfertigung des von der Mannschaft des Dampfschiffes Camerton am 28. desselben Monats vor dem Cantonrichter im 2. Canton zu Rotterdam erstatteten Berichtes über den Untergang des besagten Schiffes nebst der Versicherungs-Polize und anderen Belegstücken mit dem Antrage, daß es dem Handelsgerichte gefallen wolle, die Beklagte nach Inhalt der Klage zu verurtheilen.

Der Bevollmächtigte der Beklagten trug darauf an, daß es dem Handelsgerichte gefallen wolle, die Klage abzuweisen unter Verurtheilung der Klägerin in die Kosten. Er bemerkte: Nach allgemeinen Rechtsprinzipien sei jede Versicherung nichtig, wenn bei ihrer Abschließung die versicherte Sache untergegangen gewesen. Es gelte dies unbedingt bei der Assurance terrestre; bei der Assurance maritime habe jedoch das Gesetz eine Ausnahme zugelassen: die nach dem Untergange der Sache geschlossene Versicherung sei nach Art. 365 des Handelsgesetzbl. nur nichtig, wenn der Versicherte vor Abschließung der Versicherung von dem Untergange der Sache habe benachrichtigt sein können. Diese Ausnahme habe weiter nichts für sich, als daß sie in dem alten Seerecht stattgefunden habe; sie habe aber gegen sich, daß sie in der Regel dem Betruge eine Chance darbiete. Sie sei um so gefährlicher geworden, als der Art. 366 daselbst, der auf ein darin näher bestimmtes Zeit- und Raumverhältniß nach einer dem damaligen Standpunkte der Schnelligkeit entsprechenden Berechnung eine gesetzliche Vermuthung gegen den Versicherten aufstelle, fast gar nicht mehr zum Schutze des Versicherers gegen den Betrug des Versicherten diene, da sich in unseren Tagen die Schnelligkeit der Verkehrsmittel in einem so ungeheuern Grade vermehrt habe.

Zur Zeit, wo der Art. 366 gemacht worden, habe sehr gut angenommen werden können, daß eine Nachricht nicht mehr als 3/4 Myriameter in jeder Stunde durchlaufe, gegenwärtig laufe sie in jeder Stunde in der Regel das Fünffache, vielleicht noch mehr, und existire eine telegraphische Verbindung zwischen zwei Orten, so sei ihre Entfernung, sie möge noch so groß sein, gewissermaßen aufgehoben. Ein Kaufmann in Köln, dem die in London angekommene Nachricht vom Untergange seiner Waare sofort durch den Telegraphen mitgetheilt werde, empfange diese Mittheilung in einer Minute. Laufe er nun sogleich zu einem hiesigen Versicherungsbüreau, und lasse die untergegangene Waare versichern, so werde der Versicherer von der gesetzlichen Vermuthung, die der Art. 366 zu seinen Gunsten aufstelle, ganz im Stiche gelassen; er sei darauf beschränkt, durch factische Vermuthungen den Betrug des Versicherten zu ermitteln.

Das ganze Reich der factischen Vermuthungen habe nun aber auch der Art. 366 dem Versicherer unbeschränkt freigelassen.

Könne der Versicherer ein Zeit- und Raumverhältniß, worin der Versicherte bei der jetzigen Häufigkeit und Schnelligkeit der Transportmittel in der Regel habe benachrichtigt sein können, nicht in Gemäßheit des Art. 366 des H.-G.-B. als legale Vermuthung geltend machen, so könne er ein solches Zeit- und Raumverhältniß als factische Vermuthung geltend machen.

Die Nachricht von dem Untergange des Camerton, worin die in Frage stehende Waare sich befunden habe, sei, wie die den Akten beiliegenden holländ. Zeitungen melden, am 27. Septbr. Mittags mit dem englischen Dampfschiff Natal in Rotterdam angekommen. Am 28. Septbr. Abends 6 Uhr habe die Klägerin in Köln ihre Versicherung genommen. Zwischen dem Zeitpunkte der in Rotterdam angekommenen Nachricht und dem Zeitpunkte der genommenen Versicherung seien also 30 Stunden verflossen gewesen. Zwischen Rotterdam und Köln bestehe bekanntlich eine telegraphische, bestehe Post- und Eisenbahnverbindung. Durch den Telegraphen habe die in Rotterdam angelangte Nachricht sofort, durch die Post und Eisenbahn in 17 Stunden hier sein können. In Rotterdam fahre jeden Tag die Post um 3 Uhr Nachmittags ab und komme um 10 Uhr Morgens hier an.

Es unterliege also keinem Zweifel, daß die Klägerin am 28. Septbr. Abends 6 Uhr von einer Thatsache, die sich in Rotterdam am 27. Septbr. Mittags ereignet habe, ganz gut habe benachrichtigt sein können. Er glaube, daß die hier auf das Zeit- und Raumverhältniß, worin die Klägerin ganz gut habe benachrichtigt sein können, gestützte factische Vermuthung für sich allein gegen dieselbe entscheidend sei. Das Dasein der legalen Vermuthung des Art. 366 würde für sich allein entscheidend gegen sie sein, und zwar dermaßen, daß ihr selbst der Gegenbeweis versagt wäre. Die legale Vermuthung beruhe nun aber im Wesen auf demselben Grunde, worauf die hier geltend gemachte factische Vermuthung beruhe, nämlich auf einem Zeit- und Raumverhältnisse, worin die Nachricht in der Regel zum Versicherten habe gelangen können. Das Gesetz habe die auf einem solchen Grunde beruhende Vermuthung zu einer praesumtio juris et de jure erhoben, weil es darin eine praesumtio facti von entscheidender Beweiskraft erblicke.

Würden die Gerichte eine faktische Vermuthung, die bei dem jetzigen Standpunkte der Verkehrsmittel der legalen Vermuthung des Artikels 366 ganz analog sei, nicht als entscheidend betrachten, so wären die Versicherungs-Gesellschaften auf eine höchst gefährliche Weise dem Betruge preisgegeben, indem es in der Regel dem Versicherer schwer fallen werde, den ihm obliegenden Beweis auf sonstige Weise zu führen, weshalb denn auch der Art. 366 beabsichtigt habe, ihm mit einer entscheidenden Vermuthung zu Hülfe zu kommen. Es haben sich indeß noch andere Verdachtsgründe gegen die Klägerin ergeben:

1) die Klägerin selbst erkläre, daß sie bereits am 19. Sept. im Besitz der Factura gewesen sei. Hätte sie ehrlich versichern wollen, so hätte sie das dringendste Interesse gehabt, sofort nach Empfang der Factura zu versichern; überdies habe ihr die Polize ausdrücklich die sofortige Versicherung aufgelegt. Sie habe aber erst am 28. Sept. Abends 6 Uhr versichert.

2) Der Agent der verklagten Gesellschaft lasse bei seinen Kunden jeden Mittwoch und Samstag anfragen, ob sie etwas zu versichern haben. So habe er auch bei der Klägerin am 21. und 24. Septbr. angefragt, wobei diese erklärt, daß sie nichts zu versichern hätte. Und doch sei sie schon am 19. September im Besitze der Factura über die am 28. Septbr. Abends 6 Uhr versicherte Waare gewesen.

3) Die Klägerin sage, sie habe nicht gewußt, daß sich die Waare im Camerton befunden. Dies hindere nicht, daß es Andere gewußt, und wenn es Andere gewußt, so habe die Klägerin davon und vom Untergange des Camerton benachrichtigt werden können.

4) Der Brief, von Ringrose unterschrieben, den die Klägerin vorlege, sei unerheblich und überdies ganz beweisunfähig.

5) die verklagte Gesellschaft erbiete sich, sofern es für nöthig erachtet werden sollte, zum Beweise aller zur Widerlegung der Klage behaupteten Thatsachen.

Der Bevollmächtige der Klägerin erbot sich nun subsidiarisch den Enthüllungseid der Klägerin darüber, daß sie vor oder bei der Versicherung keine Kenntniß von dem Untergange des Schiffes Camerton gehabt habe; äußerst subsidiarisch und für den Fall, daß die Klägerin eine Beweislast treffen könnte, erbot er folgende Beweise durch Urkunden und Zeugen:

1. daß die Klägerin die am 19. Septbr. empfangene Factura nur mit der Mittheilung erhalten habe:
„Geliefert nach Hull, vermittelst Hrn. Ringrose & Comp. pr. Schraubenboot nach Rotterdam und von da pr. Dampfschiff nach Köln."
2. daß derselben bei der Versicherung weder der Name des Schiffes noch des Capitains bekannt gewesen sei; und
3. daß ihr erst am 4. Octbr. l. J. die erste Nachricht von dem Untergange des Schiffes Camerton durch ihren Rotterdamer Correspondenten geworden sei; Kosten vorbehalten.

Nachdem die Parteien die Akten überreicht hatten, vertagte das Gericht die Entscheidung zur heutigen Audienz. —

Nach gepflogener Berathung. In Erwägung, daß zwar nach §. 6 der allgem. Bedingungen der von dem Agenten der verklagten Gesellschaft zu Köln am 14. Juni l. J. ausgestellten Abonnements-Polize:

„auch dann, wenn die Versicherung erst nach geschehener Einladung „oder nach Abfahrt des Fahrzeugs geleistet wird, die Verbindlichkeit der „Gesellschaft in dem Augenblicke der Einladung anfängt; daß jedoch jede „nach dem wirklichen Verluste geschehene Assekuranz für ungültig erklärt „werden kann, wenn der Versicherte in dem Augenblicke, wo er die Ver„sicherung verlangt, von dem stattgehabten Unglücke benachrichtigt sein „könnte."

Daß ferner nach §. 7 jede Verheimlichung die Ansprüche des Ver-

sicherten zerfallen macht; daß auch nach der für die Abonnements-Polize eigens beigefügten besondern Bedingung

„die Versicherten verpflichtet sind, jedesmal bei Beziehungen oder Versen-„dungen Zeichen, Nr., Gewicht, Collizahl, Gattung und Werth der Waa-„ren, so wie die Namen der Schiffe und des Schiffers und die Reise-„strecke, für welche die Versicherung gültig sein soll, sofort der General-„Agentur aufzugeben.“

In Erwägung, daß die Klägerin selbst erklärt, bereits am 19. Sept. d. J. die Factura über den fraglichen Ballen Wollengarn mit der Anzeige empfangen zu haben:

„geliefert nach Hull vermittelst der Hrn. Ringrose & Comp. pr. Schrau-„benboot nach Rotterdam und von da pr. Dampfschiff nach Köln.“

Daß aber, da die Klägerin, obgleich sie bereits am 19. Sept. von der Absendung der Waare nach Hull in Kenntniß gesetzt war, die Aufgabe der Versicherung bis zum 28. dess. Mts. Abends 6 Uhr, nachdem die Waare bereits am 26. untergegangen, verzögert hat, während unbestrittenermaßen am 21. und 24. Septbr. der Agent der Gesellschaft bei der Klägerin anfragen ließ, ob Waarentransporte für sie anzumelden seien, und auf diese Anfrage eine verneinende Antwort erfolgte, dieselbe die ihr durch die Polize auferlegte Verpflichtung, gegen welche die Beklagte die Versicherung übernommen, nicht erfüllt hat, wobei angenommen werden könnte, das Klägerin am 21. und 24. Sept. l. J. auf die an sie ergangene Anfrage Seitens des Agenten den auf Reise befindlichen Ballen Garn verschwiegen und von dem Vortheile Nutzen ziehen wollte, den eine Abonnements-Polize ihr gewährte, indem sie bei glücklicher Ankunft der Waare keine Prämie zu zahlen gehabt hätte, und erst dann die Anmeldung vornahm, nachdem die gewöhnliche Transportfrist vorüber war, und die inzwischen eingetretenen Stürme bei ihr Besorgnisse erregt haben mochten;

Daß es somit auf eine Untersuchung der Frage, ob die Klägerin in dem Augenblicke, wo sie die Versicherung verlangte, von den am 26. dess. Mts. stattgehabten Unglücke, welches die am 27. Sept. zu Rotterdam angekommene Schiffsmannschaft bekundet hat, benachrichtigt sein konnte, nicht weiter ankommt.

Aus diesen Gründen weiset das Handelsgericht die Klägerin mit ihrer Klage ab, und legt derselben die Kosten zur Last.

Litteratur.

Erwerbs- und Verkehrs-Statistik des Königstaats Preußen. In vergleichender Darstellung von Freiherrn Fr. W. von Reden, d. R. Dr. Dritte Abtheilung. Darmstadt, 1854. Verlag von Jonghaus. 8.

In drei Bänden, auf 2323 Seiten, liegt nunmehr dieses Werk vollendet vor, dessen beide ersten Abtheilungen im vorigen Jahre erschienen. Der Bedeutung des behandelten Gegenstandes entspricht vollkommen Anlage und Ausführung. Um die Schwierigkeit eines solchen Unternehmens, wie des hier vollendeten, vollständig zu ermessen und zu würdigen, und danach das Verdienst des Herrn Verf. um dasselbe richtig beurtheilen zu können, muß man den großen Umfang der hier in Betracht kommenden Verhältnisse und den Mangel genügender Vorarbeiten für eine solche Darstellung sich vergegenwärtigen. In der großen Reihe trefflicher Arbeiten auf dem Gebiete der Statistik, welche Deutschland dem Herrn von Reden verdankt, nimmt diese Erwerbs- und Verkehrs-Statistik Preußens eine ausgezeichnete Stelle ein; sie ist die Frucht einer unermüdlichen Thätigkeit, welche fast ein Lebensalter hindurch unwandelbar und fest darauf gerichtet ist, die Erkenntniß aller Beziehungen und Verhältnisse im politischen und volkswirthschaftlichen Verkehr für Deutschland auf die in letzter Instanz entscheidenden Zahlen zurückzuführen. In wie hohem Grade die Erreichung eines solchen Ziels, betreffend den hier vorliegenden speciellen und noch so weithin reichenden Gegenstand, nämlich die Darstellung der preußischen Erwerbs- und Verkehrsverhältnisse, dem Herrn Verfasser gelungen ist, darüber giebt das umfangreiche Werk den überzeugendsten Aufschluß. Schon die Zusammenstellung eines so reichen Materials allein, wie es hier geboten ist, würde auf den Dank aller Sachverständigen zu rechnen haben, weil es jedem Einzelnen im Aufsuchen der ihn besonders interessirenden Verhältnisse unendliche Mühe erspart; aber der höhere Werth des Werkes beruht darauf, daß die Materialien gesichtet, geordnet und verarbeitet sind, daß ihre höhere Bedeutung durch Vergleichungen aller Art, die nur durch die umfassendste Kenntniß des ganzen Gebiets ermöglicht sind, ins rechte Licht gesetzt wird, und dadurch die Mittel geboten sind, über streitige und unermittelte Fragen des volkswirthschaftlichen Erwerbs und Verkehrs zu bestimmten und entschiedenen Resultaten zu gelangen. Es dürfte nicht leicht einen Punkt innerhalb des hier behandelten Gebiets geben, über den das Werk nicht, so weit nur immer von irgend einer Seite zuverlässige Mittheilungen darüber erfolgt sind, Aufschluß und Belehrung ertheilte; und wo weder amtliche noch Privatangaben vorlagen, hat der Herr Verf. auf solche Lücken hingewiesen und die Mittel angedeutet, um ihnen abzuhelfen.

Wenn wir nun eine Vorstellung von dem reichen Inhalt des Werkes geben sollen, so ist dies jedenfalls eine schwierige Aufgabe, da schon die detaillirte Aufzählung der verschiedenen Abschnitte über den Raum einer ein-lichen Anzeige hinausreichen würde. Die Darstellung beginnt mit den allgemeinen Raum- und Größenverhältnissen, der natürlichen Beschaffenheit und Bevölkerung Preußens und geht dann zum Erwerb durch Bodenanbau über, und zwar zur ziemlich detaillirten Entwicklung der verschiedenen Zweige des ländlichen Erwerbs. Dann folgen die „wandelnden Erwerbszweige“ einmal mit Rücksicht auf die allgemeinen Staatseinrichtungen, dann nach den einzelnen Regierungsbezirken, und endlich nach ihren Hauptzweigen wiederum in Bezug auf die Totalität des Staats. Den Schluß bildet die Darstellung des Handelserwerbs im preußischen Staat nebst den ihm dienenden Anstalten. Was nun den Handelserwerb im preußischen Staat betrifft, so hat der Herr Verf. einen kurzen Abriß der Handelsgeschäfte vorangeschickt, indem er die Verkehrs-Verhältnisse derjenigen Länder historisch beleuchtet, welche jetzt den preußischen Staat bilden (S. 1913—1944). Daran schließt sich die Darstellung der Rhederei (S. 1945—1960), Beschreibung der Flußschifffahrt auf den Strömen und künstlichen Wasserstraßen Preußens (S. 1961—2009), Schiffbestand, Schiffbewegung (bis S. 2030). Den folgenden Theil (von S. 2031—2308) nimmt der Handel in seinen verschiedenen Verzweigungen nebst den ihm dienenden Verkehrsmitteln ein. Ueber keinen Zweig der deutschen Statistik ist nach des Verf. Bemerkung so viel geschrieben, als über den Handel, obgleich die Mängel der amtlichen Tafeln Einarbeitungen wie in andern Staaten nicht gestatten. Der Herr Verfasser will sich deshalb im Wesentlichen darauf beschränken, diejenigen Seiten der Verkehrsverhältnisse näher zu beleuchten, welche bisher weniger oder gar nicht Gegenstand der Bearbeitung gewesen sind. In dieser Hinsicht giebt er z. B. die Waarenbewegung des deutschen Zollvereins im Durchschnitt der Jahre 1847 bis incl. 1851 und zwar nach den Grenzstrecken. Nachdem der Hr. Verf. die Reihe von Staaten durchgegangen ist, über deren Verkehr mit dem Zollverein er Uebersichten beibringen konnte, bemerkt er: für den Betrag und Werth des Handels des Zollvereins mit sonstigen Staaten außerhalb Europa giebt es gar keine zuverlässigen Quellen als die Tafeln von Hamburg, Bremen, Holland und Belgien; dann einzelne Consularberichte. Die Handelstafeln von Holland und Belgien, obgleich zur Ermittlung einzelner Artikel ausreichend, gestatten doch keine Gesammtberechnungen für einzelne Staaten. Man ist daher auf die Hansestädte beschränkt und dort erlangt man vollständige Auskunft, welche der Herr Verf. zu einer Zusammenstellung der Werthe der Einfuhren aller außereuropäischen Erzeugnisse in Hamburg und Bremen, so wie der Werthe aller Ausfuhren dieser Staaten nach außereuropäischen Ländern benutzt hat. Wir beschränken uns auf diese Andeutungen, weil sie uns zu genügen scheinen, um den ungemeinen Werth des Werkes, welches wir dem ausgezeichneten Statistker verdanken, in weitere Erwägung zu ziehen.

Versicherungswesen.

Hagelversicherung.

Das Herannahen der Hagelversicherungsperiode, von welchem die verschiedenen Zeitungsannoncen Kunde geben, erscheint als die passendste Veranlassung, noch Einiges der seitherigen in verschiedenen öffentlichen Blättern stattgefundenen Besprechung dieses Gegenstandes hinzuzufügen.

Es wird sich nunmehr bald herausstellen, ob die vermehrte Concurrenz, welche im allgemeinen Interesse gewiß wünschenswerth ist, gleichviel auf welche Principien sie versichert, die nöthigen Hebel besitzen wird, um das Hagelversicherungsgeschäft zu einem allgemeinern zu machen und diejenigen Vorurtheile und Schwierigkeiten zu beseitigen, welche den meisten Landwirthen noch heute das Versichern gegen Hagelschlag als unnöthig erscheinen lassen; — mit einem Worte, um dasselbe auf diejenigen Länderstrecken auszubreiten, welche, vom Hagel selten oder nie heimgesucht, die nutzenbringenden sein werden.

Das Hagelversicherungsgeschäft hat sich bis jetzt leider noch immer ausschließlich auf die erfahrungsmäßig am meisten, gewöhnlich alle 5 Jahre mehr oder weniger stark heimgesuchten Gegenden beschränkt. — Die Resultate dieses Geschäfts sind bekannt und das Jahr 1853 überhebt der Mühe, statistische Nachweise zu liefern. Die gegenseitigen Anstalten bedurften zur Deckung der furchtbaren Schäden dieses Jahres vier- und fünffachen Präniennachzahlungen und Erfurt konnte bei einfacher statutengemäßer Nacherhebung nur $50\frac{1}{4}$ pCt. entschädigen, hätte also zur vollen Entschädigungszahlung eines dreifachen Nachschusses bedurft. Die auf ein

Actiencapital von 500,000 Thlr. gegründete Berliner Hagelversicherungsgesellschaft verlor ihr ganzes Gewährleistungscapital bis auf 80,000 Thlr.

So lange das Geschäft sich auf diesem Felde bewegt, wird die neue Concurrenz sich augenscheinlich nur an einer Lotterie betheiligen, bei welcher das Actiencapital als Gewinngarantie dient; die Versicherungsnehmer, welche die Gewinnlose besitzen, nur nöthig haben, die ihnen angepriesenen Garantieen näher zu prüfen und zu wissen:

1) wie groß das Actiencapital ist,
2) in welchen Effecten die Baareinlage desselben angelegt ist,
3) aus wieviel Baareinlage, wie viel Schuldschein- oder Wechselverpflichtung dasselbe besteht,
4) an welche Bedingungen statutgemäß die Einlösung dieser Schuldverschreibungen geknüpft ist, und auf welche Weise sie allenfalls gerichtlich beigetrieben werden sollen und können.

Die Existenz resp. Verzinsung der Actiencapitalien wird davon abhängen, wie ihre Verwaltung die Einsätze, resp. die Prämiensätze stellt, und wie sie die sehr precairen Schadenabschätzungen leitet. Soll man nach den Annoncen und Circulairen urtheilen, in welchen die Agentschaften angewiesen werden, vor allem den gegenseitigen Gesellschaften das bekannte Geschäftsfeld, selbst durch unsaubere Mittel, abzugewinnen, feste und die billigsten Prämien zu stellen, Stundung der Prämienzahlung und sofortige liberalste Abmachung der Schäden zuzusichern, so muß man in der That glauben, daß die Geschäftserfolge lediglich an die Actienunternehmungen geknüpft sind, während doch jede Gewitterwolke den Actionairen den guten Rath ertheilt, zur Erfüllung solcher Versprechungen die Valuta für ihre auf das gezeichnete Actiencapital eingelegten Schuldscheine oder Wechsel baar in Bereitschaft zu halten, namentlich Actionairen derjenigen Gesellschaften, welchen das Hagelversicherungsgeschäft augenscheinlich Nebensache ist und die in einzelnen deutschen Ländern für die unirte Feuerversicherungsbranche monopolisirt sind, wo im vorigen Jahre, nicht etwa ausnahmsweise, die Gewitter solche Verheerungen anrichteten, daß bei einem Prämiensatze von $1^1/_2$ pCt. nur $6^1/_2$ pCt. Entschädigung gezahlt werden konnten.

Für jeden Unbefangenen, jeden Sachkenner ist es unzweifelhaft, daß Actiengesellschaften diese außer aller Berechnung ihrer Erfolge liegende Branche nur dann mit Aussicht auf Bestand betreiben könne, wenn sie nach den Erfahrungen der Gegenseitigkeit und unter Berücksichtigung der von dieser genommenen Nachschußbeiträge ihre Prämien stellen, umsomehr als sie keine billigere Verwaltung haben können, wohl aber ganz besonders für eine besonnene Verwaltung der Garantiecapitalien, für Gewinnresultate und Reserven Sorge zu tragen haben.

Breslau, im April 1854.

Neue belgische Sterblichkeitstafeln.

Von unserem ständigen Brüsseler Correspondenten, dem durch seine gründlichen Arbeiten über Belgien und anderweite literarische Thätigkeit wohl bekannten Herrn J. E. Horn, erhalten wir folgende Mittheilung:

Eine der jüngsten Lebensversicherungsgesellschaften Belgiens, die sich aber bereits zu einer der bedeutendsten emporgeschwungen, hat ihren Operationen bisher ältere, größtentheils englische Tarife zu Grunde gelegt. Durch die Erfahrung belehrt, daß die wirklichen Sterblichkeitsverhältnisse, wenigstens in Belgien, den Voraussetzungen, auf welchen jene Tarife beruhen, nicht ganz entsprechen, wünscht sie ihre Tarife nach neuen, auf die jüngsten Ergebnisse der Todtenlisten begründeten und nach den fortgeschrittenen Anforderungen der Wissenschaft berechneten belgischen Sterblichkeitstafeln umzugestalten. Von der Direction um Ausarbeitung dieser Tafeln ersucht, unterzog ich mich dem um so williger, als ich eben für den in wenigen Monaten erscheinenden zweiten Band meiner „Bevölkerungswissenschaftlichen Studien“ (Erster Band, Leipzig, Brockhaus, 1854) mit speziellen Forschungen über die Sterblichkeit in Belgien und andern europäischen Ländern beschäftigt bin.

Die Tabellen, welche ich in Folge dieser Aufforderung ausarbeitete, unterscheiden sich nach Methode und Umfang wesentlich von den meisten der bisher bei den verschiedenen Lebensversicherungsgesellschaften benutzten Mortalitätstafeln. Da die Sterblichkeit in Deutschland nahezu dieselbe wie in Belgien, so dürfte es, glauben wir, auch für die deutschen Lebensversicherungsgesellschaften von praktischem Interesse sein, die Ergebnisse unserer Arbeit, wenigstens deren Hauptzügen nach zu kennen. Wir erlauben uns daher, in dieser vielgelesenen Rubrik „Versicherungswesen“ Einiges darüber mitzutheilen, nachdem wir über Berechnungsweise und Umfang unserer Tabellen wenige unerläßliche Bemerkungen vorausgeschickt.

Was erstens die Berechnungsweise betrifft, so versteht es sich wohl von selbst, daß wir die ältere indirecte Methode, welche die Sterblichkeitstabellen blos nach den Todtenlisten construirt, zur Seite ließen. Die Halleysche Methode beruht, wie bekannt, auf der Voraussetzung einer stationären Bevölkerung. Nun mag allerdings die Einwohnerschaft Breslaus in den Jahren, welchen Halley seine Daten entlehnte (1687—91), stationär gewesen sein; die Bevölkerung eines ganzen Landes aber, die doch allein eine beachtenswerthe zuverlässige Unterlage bieten kann, ist heute nie und nirgends stationär, vielmehr in steter Schwankung, in fortwährender Ab- oder Zunahme begriffen. Wo aber auch die Bevölkerung wirklich stationär und somit die Halleysche Methode relativ sicher, ist jedesfalls doch die neuere directe Methode, welche übrigens schon von Wargentin für Schweden und von Milne für Carlisle angewendet worden, viel sicherer. Sie besteht bekanntlich darin: vorerst den Sterblichkeitsgrad einer jeden Altersklasse nach dem numerischen Verhältniß zwischen den lebenden und den alljährlich sterbenden Individuen dieser Altersklasse zu ermitteln, und dann auf Grundlage dieser Daten die Absterbeordnung einer gegebenen Zahl von Individuen festzustellen, oder eine Mortalitätstafel anzufertigen.

Diese Methode haben denn auch wir befolgt, weil nur sie ein wahrheitsgetreues Bild der gegenwärtigen Sterblichkeit geben kann. Zur Ermittlung des Sterblichkeitsgrades einer jeden Altersklasse dienten uns einerseits die genau nach dem Alter geordneten 1,231,167 Todesfälle, welche während des Jahrzwölf 1841—52 in Belgien registrirt wurden, andererseits die durch Volkszählung gefundenen Daten über die Lebenden in jeder Altersklasse. Da die musterhafte belgische Volkszählung vom 15. Octbr. 1846 eben nahezu in die Mitte der zwölfjährigen Periode fällt, der wir die Sterblichkeitsdaten entlehnten, so durften wir wohl das numerische Verhältniß, das sich zwischen der gezählten lebenden Bevölkerung und dem Mittel der von 1841—52 alljährlich verstorbenen Individuen einer jeden Altersklasse herausstellte, als den richtigen Ausdruck des ihr eigenthümlichen Sterblichkeitsgrades betrachten.

Für die ersten fünf Lebensjahre glaubten wir jedoch eine andere, uns noch zuverlässiger scheinende Berechnungsweise anwenden zu dürfen. Hier haben wir nämlich zum zweiten Faktor der Berechnung nicht die durch Volksaufnahme gefundene Zahl der lebenden Individuen dieses Alters, sondern die durch die Civilstandsregister constatirte Zahl der Neugebornen genommen. Diese Methode ist noch directer und daher zuverlässiger als die für die weiteren Alter angewendete. Da z. B. von den 1,574,767 Kindern, welche von 1841—52 in Belgien zur Welt kamen, 235,042 noch je im ersten Lebensjahre starben, so ist offenbar im ersten Jahre nach der Geburt die Sterblichkeit wie $1,574,767 : 235,042 = 100,000 : 14,926$, d. h., von je 100,000 Neugebornen werden nur 85,074 das erste Jahr überleben; und da von den 1,339,725 Kindern, welche von jenen 1,574,767 Neugebornen das erste Jahr überlebten, ihrer 91,149 im zweiten Lebensjahre starben, so ist die Sterblichkeit im zweiten Jahre wie $1,339,725 : 91,149 = 85,074 : 5,792$, und es werden also von 100,000 Neugebornen nur 79,282 das dritte Lebensjahr antreten. In dieser Weise setzten wir die Berechnung bis zum fünften Jahre fort; für die ins sechste Jahr eintretenden Ueberlebenden constatirten wir dann die weitere Absterbeordnung in der obenangedeuteten Weise nach dem Sterblichkeitsgrade, den das numerische Verhältniß zwischen den Lebenden und den alljährlichen Todesfällen einer jeden Altersklasse uns ergab.

Was zweitens den Umfang unserer Taballen betrifft, so haben wir vorerst nach der Generaltafel, welche den Geschlechtsunterschied nicht berücksichtigt, besondere Sterblichkeitstabellen für Männer und für Frauen entworfen. Daß die Sterblichkeit nach dem Geschlechte wesentlich verschieden, ist längst bekannt, und haben manche Versicherungsgesellschaften, namentlich die holländischen, darauf hin bereits gesonderte Tarife für die beiden Geschlechter eingeführt. Wir glaubten uns jedoch auf diese Unterscheidung nicht beschränken, sondern nächst dem Geschlecht auch dem Civilstand besondere Berücksichtigung zuwenden zu müssen. Bernouilli und andere Populationistiker haben längst die Vermuthung ausgesprochen, daß die Sterblichkeit für Ledige, Verheirathete und Verwittwete nicht ganz gleich sei. Diese interessante Vermuthung durch statistische Beweise in Gewißheit umzugestalten, war bisher nahezu unmöglich, indem gemeiniglich weder die Todtennoch die Register der lebenden Bevölkerung genauen Aufschluß über den Civilstand gaben. Die belgischen Dokumente der alljährlichen Bevölkerungsbewegung einer- und der 1846er Volkszählung andererseits, bieten aber hierfür vollkommen ausreichendes und zuverlässiges Material dar, das wir aus wissenschaftlichen wie aus praktischen Rücksichten nicht unbenutzt lassen durften.

Wir hatten derart neun Sterblichkeitstafeln zu konstruiren: eine Generaltafe; zwei allgemeine Tafeln für männliche und weibliche Individuen; zwei Specialtafeln für ledige Männer und Frauen; zwei für verheirathete Männer und Frauen; und endlich zwei für Wittwer und Wittwen. Die ersten drei Tabellen reichen von der Geburt bis zum 100. Lebensjahr, und zwar sind Absterbeordnung und wahrscheinliche Lebensdauer fürs erste Jahr nach Monaten, fürs zweite nach Quartalen, von da ab nach Jahren angegeben. Die vierte bis siebente Tafel beginnen mit dem 30. Lebensjahre, weil bis dahin die Zahl der Verheiratheten, unter der lebenden Bevölkerung wie unter den Verstorbenen, zu gering ist, um zuverlässige Schlußfolgerungen betreffs des Sterblichkeitsgrades jeder Civilstandskategorie besonders zu gestatten. Aus dem gleichen Grunde beginnen die 8. und 9. Tafel erst mit dem 50. Lebensjahre, und schließen die sämmtlichen sechs Specialtafeln mit dem 80. Jahre, weil von da ab die Zahlen der Lebenden wie der Verstorbenen zu gering sind, um eine so vielfache Spaltung zulassen und dann doch vertrauenswerthe Ergebnisse liefern zu können.

Nach diesen nothwendigen Vorbemerkungen gehen wir zu den Tabellen selbst über. Der beschränkte Raum dieses Blattes verbietet uns jedoch deren vollständigen Abdruck, und wir müssen uns auf Mittheilungen der Haupt-

ergebnisse beschränken, indem wir die Absterbeordnung und die wahrscheinliche Lebensdauer für das erste Kindesalter nach Jahren und vom sechsten Jahre an nach Jahrfünf geben.

I. Absterbeordnung oder Anzahl der Ueberlebenden.

Alter Jahr	Männliches Geschlecht. im Allgem.	Ledige	Verheirathet	Wittwer	Weibliches Geschlecht. im Allgem.	Ledige	Verheirathet	Wittw.	Generaltafel
1	83,792	—	—	—	86,423	—	—	—	85,074
2	78,094	—	—	—	80,584	—	—	—	79,282
3	75,234	—	—	—	77,441	—	—	—	76,308
4	73,459	—	—	—	75,457	—	—	—	74,432
5	72,234	—	—	—	74,080	—	—	—	73,133
10	68,867	—	—	—	69,973	—	—	—	69,405
15	66,970	—	—	—	67,099	—	—	—	67,007
20	64,552	—	—	—	63,788	—	—	—	64,149
25	61,189	—	—	—	60,748	—	—	—	60,942
30	58,221	58,221	58,221	—	57,480	57,480	57,480	—	57,828
35	55,482	55,135	55,875	—	54,146	54,480	54,031	—	54,792
40	52,616	51,775	53,341	—	50,610	51,467	50,846	—	51,592
45	49,196	47,724	50,237	—	46,890	47,823	47,231	—	48,024
50	45,471	43,266	46,831	46,831	43,570	43,796	44,255	44,255	44,504
55	40,512	37,438	42,284	38,636	39,503	38,773	40,692	38,643	40,018
60	34,502	30,257	36,711	30,648	34,733	32,976	36,505	32,909	34,700
65	27,827	23,204	30,413	22,770	28,780	26,255	31,212	26,275	28,386
70	20,156	15,542	23,124	14,770	21,696	18,816	24,689	19,157	21,008
75	11,589	8,574	14,523	7,278	13,114	10,940	16,581	10,950	12,406
80	4,987	3,673	7,243	2,311	5,865	5,003	8,852	4,550	5,451
85	1,845	—	—	—	2,346	—	—	—	2,151
90	469	—	—	—	654	—	—	—	555
95	42	—	—	—	127	—	—	—	85
100	2	—	—	—	3	—	—	—	3

Wir bemerken, daß die in der ersten Colonne befindlichen Zahlen das bereits zurückgelegte Lebensalter andeuten, so z. B. daß von 100,000 Neugebornen nach Verlauf des ersten Jahres nur 85,074, des zweiten nur 79,282 u. s. w. übrig bleiben. Daß die Generaltafel und ebenso die zwei allgemeinen Tafeln für je 100,000 Neugeborne berechnet sind, fällt sofort in die Augen. Was die Specialtafeln betrifft, so wurde bei Ledigen und Verheiratheten die Zahl der in den resp. allgemeinen Tafeln das 30. Jahr überlebenden Individuen, bei Wittwer und Wittwen die Zahl der das 50. Jahr überlebenden Verheiratheten jeden Geschlechts zum Ausgangspunkt der weiteren Berechnungen genommen. Den Grund und die Rechtfertigung dieses Verfahren findet der mit dem Gegenstande vertrauete Leser bei einigem Nachdenken von selbst, und brauchen wir daher nicht länger dabei zu verweilen.

Ueberblickt man nun aufmerksam die vorstehende Tabelle, so entdeckt man bald die bedeutenden und bedeutsamen Verschiedenheiten, welche sich in der Absterbeordnung einerseits zwischen einem Geschlecht und dem andern, andererseits, bei jedem Geschlecht allein genommen, zwischen den einzelnen Civilstandskategorien herausstellen. Diese Verschiedenheiten treten noch sichtbarer und faßlicher in nachfolgender Tabelle hervor, welche auf Grundlage der ersteren berechnet ist und ihre Verwendung zum praktischen Gebrauch beim Lebensversicherungswesen anbahnt:

II. Wahrscheinliche Lebensdauer.

Alter	Männl. Im Allgemein. Jahr	Mon.	Ledige Jahr	Mon.	Verheirathete Jahr	Mon.	Wittwer Jahr	Mon.	Weibl. Im Allgemeinen Jahr	Mon.	Ledige Jahr	Mon.	Verheirathete Jahr	Mon.	Wittwen Jahr	Mon.	Generaltafel Jahr	Mon.
Geburt	43	10	—	—	—	—	—	—	40	10	—	—	—	—	—	—	42	2
1 Jahr	52	9	—	—	—	—	—	—	49	6	—	—	—	—	—	—	51	3
2 "	54	3	—	—	—	—	—	—	52	2	—	—	—	—	—	—	53	5
3 "	54	4	—	—	—	—	—	—	52	10	—	—	—	—	—	—	53	10
4 "	54	1	—	—	—	—	—	—	52	11	—	—	—	—	—	—	53	8
5 "	53	7	—	—	—	—	—	—	52	8	—	—	—	—	—	—	53	3
10 "	50	1	—	—	—	—	—	—	49	9	—	—	—	—	—	—	50	—
15 "	45	10	—	—	—	—	—	—	46	1	—	—	—	—	—	—	46	—
20 "	41	10	—	—	—	—	—	—	42	6	—	—	—	—	—	—	42	2
25 "	38	—	—	—	—	—	—	—	38	9	—	—	—	—	—	—	38	5
30 "	34	1	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	34	7
35 "	30	1	26	10	31	9	—	—	31	4	29	4	33	4	—	—	30	9
40 "	26	—	23	—	27	7	—	—	27	7	25	4	29	5	—	—	26	10
45 "	22	2	19	6	23	8	—	—	23	10	21	7	25	9	—	—	23	—
50 "	18	4	16	2	19	9	—	—	19	11	17	11	21	9	—	—	19	2
55 "	14	11	13	—	16	3	12	2	16	2	14	7	17	10	14	11	15	8
60 "	11	8	10	3	12	11	9	8	12	7	11	5	14	—	11	9	12	3
65 "	8	8	7	8	9	7	7	2	9	4	8	7	10	7	8	8	9	—
70 "	6	—	5	8	6	9	4	11	6	4	6	1	7	8	5	11	6	3
75 "	4	3	4	3	5	—	3	5	4	4	4	6	5	5	4	2	4	4
80 "	3	9	—	—	—	—	—	—	3	11	—	—	—	—	—	—	3	10

Die Berechnung der wahrscheinlchen Lebensdauer über das 80. Jahr hinaus zu verfolgen, fanden wir unnöthig und unzulässig, weil von da ab der Tod mit solcher Gewalt herrscht, daß er sozusagen jede Regel bricht und jeder Berechnung spottet; wie denn auch die meisten Versicherungsgesellschaften über 75—80 Jahre hinaus nicht nach festen Tarifen, sondern nach freiem, in jedem Einzelfall den Umständen angepaßten Uebereinkommen die Lebensversicherung unternehmen. Was nun aber die übrige große Periode von 0—80 Jahren betrifft, so leuchtet, um nur Einiges anzudeuten, aus unserer Tabelle sofort in die Augen, daß während der ersten 10—15 Jahre die Chancen der Lebensdauer für das männliche Individuum bedeutend günstiger, als für das weibliche, von 15 Jahren aber das Verhältniß sich wendet und bis ans Ende der Tafel die Frau günstiger gestellt ist, als der Mann; daß ferner bei beiden Geschlechtern die wahrscheinliche Lebensdauer in jeder Altersepoche für Verheirathete viel größer ist, als für ledige Personen; daß endlich die Wittwer durchgehends eine noch geringere Lebensdauer haben, als die Hagestolze, während die Wittwen nicht immer gegen die alten Jungfern im Nachtheil sind und die Lebensdauer bald da bald dort größer. Die praktische Bedeutung, welche diese Differenzen für das Versicherungswesen haben, ist klar. Die Differenzen namentlich zwischen der wahrscheinlichen Lebensdauer der männlichen und jener der weiblichen Individuen im Allgemeinen sind so bedeutend, daß sie stets berücksichtigt werden sollten, und wir jenen Versicherungsgesellschaften, welche gesonderte Tarife für die Lebensversicherung der beiden Geschlechter anwenden, unsern vollen Beifall zollen müssen. Diese Maßregel noch weiter auszudehnen und gesonderte Tarife für jede Civilstandskategorie anzunehmen, wäre vielleicht doch etwas zu weitläufig und verwirrend, und nur dort lohnend, wo der Umfang und die Zahl der Geschäfte sehr groß ist. Jedenfalls aber sollte, glauben wir, der Civilstand der zu versichernden Individuen als ein wesentliches Nebenelement, wie z. B. die Körperconstitution und der Gesundheitsstand, bei Festellung der Versicherungsprämien und -Bedingungen mit berücksichtigt werden.

Wir bedauern, daß der beengte Raum uns keine nähere Analyse der vorstehenden Tabellen und namentlich nicht die Vergleichung unserer Ergebnisse mit denen älterer Mortalitätstafeln gestattet. Betreffs all dessen müssen wir den Leser auf den zweiten Band unserer bereits erwähnten „Studien“ vertrösten, wo wir den Gegenstand möglichst erschöpfend zu behandeln versucht. Auf einige Hauptpunkte gedenken wir jedoch, wenn die Redaktion uns den nöthigen Raum gestatt.t, später in einem zweiten Artikel zurückzukommen. Für jetzt sei nur noch bemerkt, daß wir auf briefliches Ansuchen mit Vergnügen erbötig sind, Versicherungsgesellschaften oder Freunden des Versicherungswesens, die sich für unsere Arbeit interessiren sollten, Näheres darüber mitzutheilen, als uns vorstehend möglich war, oder ihnen auch eine vollständige Abschrift unserer hier nur im gedrängten Auszuge wiedergegebenen Tabellen, welche für jedes Geschlecht und jede Civilstandskategorie die Absterbeordnung und die wahrscheinliche Lebensdauer von Jahr zu Jahr enthalten, anfertigen und zukommen zu lassen. Brüssel, rue Godefroi de Bouillon 56, 28. März 1854.

J. E. Horn.

Ueber See-Versicherung.

Kein Versicherungszweig erfordert für den Versicherer vielleicht mehr Kenntnisse, als die Seeversicherung, wenn wir auch vorausschicken müssen, daß sie von Vielen ohne solche Kenntniß, nur nach Maßgabe der Koncurrenz und nach den Angaben der Mäkler betrieben wird.

Geographie, Schiffbau- und Schifffahrtskunde, Gesetzkenntniß der verschiedenen Länder, Waarenkunde, geschäftliches und politisches Urtheil, alle sind zu einem rationellen Betrieb des Seeversicherungswesens nothwendig.

Die Größe der Gefahr hängt ab von der Gegend, nach welcher ein Schiff segelt, von den Wind- und Wasserströmen, welche es zu überwinden, von den Untiefen, welche es zu vermeiden hat, von der Art des Schiffes, seinen Materialien und seinem Alter, von der Leitung, welcher es anvertraut ist, von der Natur der Waaren, ihrer Schwere und ihrer Verderblichkeit, von den Leuchtthürmen und Wasserzeichen, welche den Schiffen als Wegweiser dienen, von dem Charakter der Völker, an deren Küsten es getrieben werden kann, von den Bestimmungen, welche daselbst bezüglich der geborgnen Güter maßgebend sind, von der Flagge des Schiffes und den politischen Beziehungen seines Heimathlandes zu anderen Ländern.

Wie bei allen Versicherungen gegen Schäden, ist auch bei der Seeversicherung der Zweck, daß der Versicherer die Gefahr übernimmt, welcher das Eigenthum des Versicherten ausgesetzt ist.

Gesetze und Usancen haben aber an den verschiedenen Seeplätzen dem Umfang dieser Verantwortlichkeit eine verschiedene Ausdehnung gegeben.

Wir werden daher zunächst die Natur der Schäden, welche in Betracht kommen, und dann die Versicherung derselben, wie sie auf den wichtigeren Plätzen üblich ist, zu erörtern haben.

Die Schäden, welche ein Schiff treffen können, sind vorzüglich:

1. Gänzlicher Untergang des Schiffes, wobei Körper und Waare verloren geht.
2. Gänzlicher Verlust des Schiffes, nach ganzer oder theilweiser Rettung der Waaren.
3. Gänzlicher oder theilwieser Verlust der Waaren bei Rettung des Schiffes.
4. Beschädigung des Schiffes.
5. Beschädigung der Waare.
6. Unkosten zur Rettung des Schiffes oder der Ladung.

Jeder dieser Schäden kann ebensowohl durch Elementarereignisse und force majeure unmittelbar verursacht, oder er kann auf deren Veranlas-

sung durch den Capitain und seine Mannschaft absichtlich zur Verhütung größeren Schadens oder endlich aus Böswilligkeit entstanden sein.

Die Regel ist, daß der Versicherer unter allen Umständen dafür haftet, und daß er bezüglich der Gefahr durchaus in die Stelle des Eigenthümers des Schiffes und der Waaren tritt, und daher jeden Verlust während der Reise zu tragen hat, welcher sonst diesen treffen würde.

Eine Ausnahme findet allgemein nur Statt bezüglich der betrügerischen Handlung, durch welche der Eigenthümer selbst das Fahrzeug oder die Ladung in Gefahr bringt, um durch die Versicherung einen Gewinn zu erzielen.

Andere Ausnahmen sind nur lokal.

Die Gefahren, welche die Seeversicherung läuft, unterscheiden sich wesentlich von denjenigen der anderen Versicherungszweige.

Die Seeversicherung hat nicht wie die Lebensversicherung eine Wahrscheinlichkeitsrechnung zur Unterlage, sie hat nicht wie die Feuer- oder Hagelversicherung die Möglichkeit einer unzweifelhaften Controle in der Feststellung des Schadens. Oftmals überlebt kein Zeuge die Katastrophe, oftmals werden die lebenden Zeugen nach entfernten Gegenden zerstreut, zuweilen haben sie ein Interesse, sich der Zeugenschaft zu entziehen.

Eine besondere Eigenthümlichkeit der Seeversicherung liegt in der Betheiligung auch bei solchem Schaden, welcher nicht das versicherte Gut betrifft.

Haverei oder Haverie waren ursprünglich alle Auslagen, welche wie Tonnen- und Hafengelder, Lootsen- und Leuchtthurmgebühren u. s. w., gewissermaßen für das Schiff und seine ganze Fracht gemeinschaftlich gemacht und daher durchschnittlich (average, englisch: Durchschnitt, wird von Einigen als Ursprung des Wortes Haverei betrachtet, während es Andere von Have, Hafen ableiten) im Verhältniß zum Werth auf dieselbe vertheilt wurden. In diesem Sinne ist das Wort jetzt weniger gebräuchlich, zumal diese Unkosten meistens in den Frachtsätzen inbegriffen werden. Dagegen wird Haverie jetzt allgemein als Seeschaden gebraucht und man unterscheidet dabei die gemeinschaftliche oder große, und die besondere oder kleine Haverie.

Zur gemeinschaftlichen oder großen Haverie, bei welcher letzterer Benennung „große" nicht den Umfang des Schadens andeutet, gehören alle dem Schiffe oder seiner Ladung in einer gemeinschaftlichen Gefahr zur Abwendung oder Verminderung des drohenden Unglücks absichtlich zugefügten Beschädigungen und deren Folgen oder gemachte Auslagen.

Namentlich gehören zur großen Haverie oder „havarie grosse":

1. Der Seewurf, d. h. der Schaden, welcher dadurch veranlaßt wird, daß dem Eigenthümer von Gütern, die über Bord geworfen werden, um das Schiff zu erleichtern, der Werth der Güter ersetzt wird.

2. Der Schaden, welcher durch die Vollstreckung des Seewurfes veranlaßt wurde, wie z. B. Löcher im Schiffe.

3. Der an den Eigenthümer zu leistende Ersatz für den Verlust oder die Beschädigung der Waare, welche zur Erleichterung des Schiffes in ein Boot gesetzt wurde, oder für den Verlust und die Beschädigung des Bootes selbst, beides jedoch nicht, wenn die Waare nur zum Zweck ihrer Ein- und Ausladung auf Boote gesetzt wurde und die Ein- und Ausladung nicht etwa zur Vornahme von Reparaturen in einem Nothhafen geschieht.

4. Der Verlust der Masten, welche mit Vorsatz gekappt werden, der Segel, Taue, Anker, Boote, Schiffsgeräthe u. s. w., die man im Stiche läßt, um Schiff oder Ladung vor einer Gefahr zu retten.

5. Die vorsätzliche Strandung und die daraus erfolgten Schäden oder Unkosten.

6. Die Kosten und Schäden, ein zufällig gestrandetes Schiff wieder flott zu machen.

7. Die durch, wegen Leck oder Gefahr veranlaßtes, Einlaufen in einen Nothhafen verursachten Verluste, Beschädigungen und Unkosten, auch Löhne für die verlorene Zeit und Verlust auf den zur Bestreitung der Unkosten verkauften Waaren.

8. Die Verzehrung der nicht zum Schiffsproviant gehörigen, als Fracht an Bord befindlichen Nahrungsmittel, wenn ersterer durch Seewurf, durch Feindesgewalt oder durch Verlängerung der Reise, zur Vermeidung und in Folge von Gefahren unzulänglich, oder wenn er durch Elementarerreignisse oder bei deren Bekämpfung verdorben worden ist.

9. Die bei Vertheidigung gegen feindliche oder seeräuberische Angriffe erlittenen Beschädigungen, Pflege und Heilungskosten, der Sold der dabei verwundeten oder getödteten Personen, die etwa den Hinterlassenen der Letzteren zustehenden Pensionsansprüche.

10. Die Unkosten, welche für militairischen Schutz von Schiff und Ladung bei Aufständen, Kriegsfällen u. dergl. oder für Wiedernahme schon gekaperter Schiffe entstehen.

11. Das Lösegeld, welches der Feind für Schiff und Ladung oder für die im Dienste in oder außer dem Schiffe gefangen genommenen Schiffsleute empfangen hat.

12. Die Kosten des Unterhaltes für die als Geißel bestellten Personen und andere für dieselben zu bestreitende Auslagen.

13. Die dem Schiffe bei dem sogenannten Prangen, Hartsegeln, zustoßenden Schäden.

14. Der Frachtlohn für die geworfenen, verbrauchten oder sonst verwendeten Sachen, deren Werth durch gemeinschaftliche Havarie ersetzt wird.

15. Die Kosten der Havarievertheilung.

Diese Fälle zur Havarie grosse zu rechnen, ist wohl allgemeine Uebung, während bei einzelnen andern Fällen, die wir noch erwähnen werden, Theorie und Praxis nicht einig sind, ob die Schäden der Havarie grosse zugerechnet werden können.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die Havarie grosse jeden Schaden umfaßt, welcher zur Abwendung oder Bewältigung einer gemeinschaftlichen Gefahr gemacht wird und die Folge davon ist, daß Alle diejenigen, deren Eigenthum durch diesen gemachten Schaden beschützt wird, mit zu demselben beitragen müssen. Es ist dies ein aus der Natur der Schifffahrt stillschweigend hervorgehender Vertrag, welcher in dem geschriebenen Privatseerechte der verschiedenen Völker mit mehr oder weniger Ausdehnung aufgenommen wurde; der Versicherer tritt an die Stelle des Eigenthümers in diesen Vertrag ein. Er hat den Antheil, welcher von der Havarie grosse auf den versicherten Gegenstand trifft, zu tragen und wird dieser versicherte Gegenstand, sei es nun ein Theil des Schiffes oder der Ladung, beschädigt oder verloren, so zieht der Versicherer wie der Eigenthümer den Ersatz von den anderen bei Schiff und Ladung Betheiligten, unter Abzug seines Antheils an der Havarie grosse. Ist z. B. ein Schiff sammt Ladung 150,000 Thlr. werth und werden in einem Nothfalle für 15,000 Thlr. Waaren über Bord geworfen, so haben die Eigenthümer oder Versicherer von Schiff und Ladung eine Vergütung von 10 pCt. von der Summe ihres Eigenthums zu bezahlen. Derjenige dem die 15,000 Thlr. Waare gehörte, empfängt aus dieser so zusammengekommenen Summe nicht den vollen Betrag, sondern 10 pCt. weniger, d. h. 13,500 Thlr. Ist nun die Waare mit 15,000 Thlr. versichert gewesen, so verliert der Versicherer 1,500 Thlr.

Die besondere Havarie begreift alle zufällig entstehenden oder eventuell absichtlich und durch einen Nothfall des Schiffes oder der Ladung allein veranlaßten, Schäden und Unkosten, namentlich:

1. Der Schade an einem Schiffe oder einer Waare in Folge ihrer inneren Beschaffenheit, und Kosten, um denselben zu vermeiden.

2. Der zufällige Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder dessen Zubehöres und die Kosten der Wiederherstellung oder Wiedererlangung.

3. Beschädigungen, Veruntreuungen 2c. durch die Schiffsmannschaft.

4. Der Schaden, welcher durch zufälliges Zusammenstoßen der Schiffe verursacht wird.

5. Confiscation der Waare als Contrebande.

6. Raub der Waare durch Feinde oder Räuber.

7. Die Unkosten und Auslagen, veranlaßt durch den Aufenthalt, welcher durch höhere Gewalt erzwungen wird oder welcher unvermeidlich ist zur Ausbesserung eines durch Zufälle erlittenen Schadens des Schiffes.

8. Absichtliche Strandung des Schiffes, nicht zur Rettung der Waare, sondern um Leben und Freiheit der Besatzung.

Die Folge der besonderen Havarie ist die, daß jeder Betheiligte nur den Schaden trägt, welcher sein Eigenthum betroffen, oder die Unkosten, welche dessen Rettung veranlaßt hat.

Die Unterscheidung beider Arten Havarie ist für die Betheiligten und deren Versicherer von größter Wichtigkeit, die Merkmale der Unterscheidung sind aber ebensowenig theoretisch als praktisch mit unzweifelhafter Genauigkeit für alle Fälle festgestellt.

Dagegen entscheidet zwischen Versicherer und Versicherten der Wortlaut des Versicherungsvertrages und wir werden daher diesen näher ins Auge zu fassen haben.

(Fotsetzung folgt.)

— Nach dem Bericht des Registrators der Joint-Stock-Compagnieen wurden im Jahre 1853: 339 Gesellschaften provisorisch registirt. Davon waren 35 Versicherungs-, 80 Eisenbahn-, 54 Gas-, 33 andere öffentliche Unternehmungs-, 32 Minen-, 30 Erfindungs-, 18 Schiffs-, 3 Landtransport-, 4 Fischerei-, 7 Handels-, 10 Land-Emigrations- und Bau- und 33 andere Gesellschaften.

Vollständig registirt wurden 124 Geschellschaften, unter welchen 24 für Versicherung, 2 für Eisenbahnen, 39 für Gas, 18 für Bergbau 2c. 2c.

Für Gebühren nahm das Amt 5568 Pfd. Sterl. in London und 208 Pfd. Sterl. in Dublin ein.

— Unterm 28. Februar d. J. hat die ständische Generaldirection de Land-Feuersocietät der Kurmark und der Niederlausitz die Verwaltungsresultate des Jahres 1853 abgeschlossen. In den den Societätsverband bildenden 24 Kreisen haben bis ult. December im Ganzen 214 Brände stattgefunden, die sich, wie folgt, auf die einzelnen Kreise vertheilten; Westpriegnitz 4, Ostpriegnitz 5, Westhavelland 5, Osthavelland 5, Ruppin 13, Oberbarnim 11, Niederbarnim 13, Teltow 13, Lebus 18, Zauch-Belzig 13, Luckenwalde-Jüterbogk 5, Uckermark I. (Prenzlau) 9, Uckermark II. (Angermünde) 12, Uckermark III. (Templin) 9, Beeskow-Storkow 14, Luckau 21, Guben 10, Calau 20, Lübben 8, Sorau 5, Spremberg 1. Die durch diese Brände entstandenen Ausgaben haben im Ganzen 299,262 Thlr. 24 Sgr. 4 Pf. betragen, wovon auf Vergütigungen 275,812 Thlr.

20 Sgr. 7 Pf. und auf Prämien für Hülfsleistungen 6838 Thlr. 15 Sgr. kamen. Von den 214 Feuerschäden sind 169 durch unermittelt gebliebene Umstände, 30 durch Gewitter, 8 durch muthmaßliche und 3 durch absichtliche Brandstiftung, 1 durch Fahrlässigkeit und 3 durch Unvorsichtigkeit entstanden. Die Total-Versicherungssumme betrug beim Abschluß 76,930,550 Thaler.

— Der Kommunal-Landtag in Stettin hat den Antrag der Wind- und Wassermüller des platten Landes in Alt-Pommern, aus der Land-Feuersocietät ausscheiden zu dürfen und eine eigene, auf Gegenseitigkeit gegründete Versicherungs-Gesellschaft zu bilden, genehmigt.

Anzeigen.

Bekanntmachung.

Der Handelskammer ist vom Senat eine unterm 30. Januar d. J. in Mexico publicirte **Navigations-Akte für den Handel der mexikanischen Republik,"** so wie eine an dem nämlichen Tage darüber erlassene Verordnung, wer von den Bewohnern Mexikos als einheimischer Bürger und als Fremder angesehen wird, so wie die Beiden zustehenden Rechte und obliegenden Verpflichtungen mitgetheilt worden, welche an der Canzlei im Hause Schütting einzusehen ist.

Bremen, den 5. April 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Das Königlich Dänische Finanzministerium hat unter dem 24. März d. J. hinsichtlich der Behandlung von Schiffen im Sunde und in den Belten, welche Munition, Waffen, Armatur, Provisionen oder andere den kriegführenden Mächten gehörende Kriegsbedürfnisse geladen haben, verfügt:

1) Munition, Waffen, Armatur, Povisionen oder andere in Kriegsschiffen verladene Kriegsbedürfnisse sind frei vom Zolle und die Schiffe von jeder Abgabe.
2) Für Transportschiffe unter Convoi eines Kriegsschiffes oder einer Flotte gleicher Flagge gilt das Nämliche.
3) Handelsschiffe, zum Transport von obengenannten Artikeln befrachtet, sind nur dann vom Zolle befreit, wenn auf geschehene Vorstellung der betreffenden Regierung eine specielle Freiordre zufolge allerhöchster Resolution ertheilt wird.

Indem die Handelskammer vorstehende vom Senate erhaltene Mittheilung zur allgemeinen Kunde bringt, macht sie noch besonders darauf aufmerksam, daß die unter 3) erwähnte Freiordre nur den Sundzoll betrifft, die Feuergelder und Clarirungskosten jedenfalls bezahlt werden müssen.

Bremen, den 5. April 1854.

Die Handelskammer.

Nachricht für Seefahrer.

Das Königlich Dänische Marineministerium hat, einer Mittheilung des Senats zufolge, unterm 14. März d. J. bekannt gemacht, daß jetzt sämmtliche Feuerschiffe ausgelegt sind und ihre Feuer zeigen.

Die Feuerschiffe bei **Laesö-Trindelen,** bei **Köbbergrund** und bei **Anholts Knob** werden, wenn das Eis solches erlaubt, in der Folge bis zum 31. Decbr ausliegen, und vor dem 1. März nicht wieder ausgelegt werden.

Die Feuerschiffe in **Drogden** und **Laesö-Renne** sind beordert, ihre Stationen so lange zu halten, als sie nicht durch Eisgang genöthigt werden, dieselben zu verlassen. Alsdann werden sie vor dem 1. März nicht wieder auf ihre Stationen zurückkehren.

Hat das Feuerschiff in **Laesö-Renne** wegen Eises im Kattegat seine Station verlassen, so wird, der Bekanntmachung vom 9. Novbr. v. J. gemäß, von den Leuchthürmen zu Hanstholm und Skagen eine weiße Flagge mit einem blauen senkrechten Streifen wehen. Ist dasselbe aus einem andern Grunde nicht auf seiner Station, so wird von den Leuchtthürmen zu Skagen und Hirtsholm ein rother Ballon gezeigt werden.

Bremen, den 5. April 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Der Handelskammer ist vom Senate die Mittheilung geworden, daß laut Anzeige im Board of Trade in London vom 25. März d. J. die Regierung von **Neu-Granada** den fremden Schiffen die Küstenfahrt dieses Landes frei gegeben hat, dagegen aber von **fremden Schiffen folgende Tonnengelder** erheben wird:

Von jedem Schiffe bis zu 100 Tons — 4 Realen für jede Granad. Ton. — Von jedem Schiffe über 100 Tons — 4 Realen für jede der ersten 100 Tons und 2 Realen für jede Tonne mehr.

Diese Abgabe wird von fremden Schiffen nur im ersten Hafen erhoben werden, welchen dieselben in Neu-Granada anlaufen.

Bremen, den 5. April 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Nach einer Mittheilung des Senats hat die Sanitäts-Behörde zu Lissabon alle englischen Häfen für nicht mehr inficirt erklärt.

Bremen, den 6. April 1854.

Die Handelskammer.

Handels-Lehranstalt in Chemnitz.

Am 24. April beginnt der Lehrgang des Sommerhalbjahrs in der hiesigen Handels-Lehranstalt. Es besteht dieselbe aus zwei Abtheilungen: — Der Unterricht der eigentlichen Handelsschule verbreitet sich in drei Klassen über Handelswissenschaft, Waarenkunde, kaufmännisches Rechnen, einfaches und doppeltes Buchhalten, Correspondenz in deutscher, französischer und englischer Sprache, Handelsgeographie, Handelsgeschichte, deutsche, französische und englische Sprache, Uebungen im Vortrage und Schönschreiben. — Der Ergänzungs-Cursus umfaßt zwei Klassen, welche den beiden obern Klassen der vorerwähnten Abtheilung sich anschließen, und erstreckt sich auf kaufmännische Contor-Arbeiten (Geschäfts-Aufsätze der verschiedensten Art), die schwierigeren Theile der Correspondenz, Handelsrecht, allgemeine Geographie und Geschichte, Weiterführung des französischen und englischen Sprach-Unterrichts, Nationalökonomie, Mathematik, Physik und Chemie.

Das jährliche Honorar für beide Abtheilungen beträgt zusammen 50 Thaler, dasjenige für die erste Abtheilung allein, welche für Lehrlinge hiesiger Handelshäuser bestimmt ist, 20 Thaler.

Anmeldungen werden bis zum 20. April erbeten. Nähere Auskunft ertheilt auf Verlangen

Chemnitz, 5. April 1854.

der Direktor
F. Noback.

Bekanntmachung.

Das **Post-Dampfschiff Washington** wird am Freitage, dem 21. April c., von **Bremerhaven nach Newyork** abgehen und findet die Annahme der, mit demselben zu versendenden Briefe und Zeitungen **nach den Vereinigten Staaten von Amerika** und **nach Californien** **bis Donnerstag, dem 20. April c., Abends 7 Uhr,** auf dem unterzeichneten Stadt-Post-Amte statt.

Bremen, den 12. April 1854.

Stadt-Post-Amt.

In allen Buchhandlungen ist zu haben:

Vierte Auflage!

Der russisch-türkische Krieg in Europa und Asien

bis auf den gegenwärtigen Standpunkt.

Mit

einer Uebersichts- und zwei Detailkarten des Kriegsschauplatzes in Europa und Asien.

Preis 15 Ngr.

Heinrich Hübner in Leipzig.

Vollständig ist soeben erschienen und an alle Buchhandlungen versandt worden:

Die Banken

von

Otto Hübner.

Das Werk zerfällt in 2 Theile: a) **die Geschichte und Statistik der bestehenden Banken;** b) **die Geschichte und Theorie des Bankwesens.** 38 Bogen. Der Preis des ganzen Werkes ist 3 Thaler.

Leipzig, den 1. April 1854.

Heinrich Hübner.

In allen Buchhandlungen ist zu haben:

Algerien und die Auswanderung dahin.

Von

M. M. Freiherrn von Weber,

königl. sächs. Eisenbahndirector rc.

Mit einem Vorwort von Dr H. Lichtenstein, Prof. a. d. Univ. Berlin und prakt. Medicinalrath.

Preis: 15 Ngr.

Heinrich Hübner in Leipzig.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung.

Druck von C. Schünemann.